

Проект на Наредба за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии и мотивите към него

Информация

Откриване / Приключване: 06.06.2017 г. - 06.07.2017 г. Неактивна

Номер на консултация: #2661-K

Област на политика: Регионална политика

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Тип носител: Национално

Проектът на Наредба за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии е разработен от междуведомствена работна група за актуализация на нормативни актове в областта на транспортната инфраструктура на основание чл. 75, ал. 4 от Закона за устройство на територията. Основните причини за разработване на настоящия проект са определянето на принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС), чрез които да се предложат оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населеното място или урбанизираната територия и да се осигурят адекватна възможност за интермодалност чрез бърз, лесен и удобен трансфер, извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места и урбанизираните територии, както и алтернативни активности на уличното платно в зависимост от часовата, седмичната и сезонна специфика на автомобилното движение.

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Адрес: София, ул. Св. Св. Кирил и Методий 17-19

Електронна поща: e-mrrb@mrrb.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);

- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 01.08.2017](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 06.06.2017](#)

[Проект на Наредба - вер. 1.0 | 06.06.2017](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Ангел Буров (05.07.2017 13:46)

Планове за устойчива градска мобилност под шапката на ОУП? ...

Това са предложените текстове мотивирани от горното становище и изясняващи ролята на отделните инструменти:

Чл. 7 (1) Планирането на стратегическите приоритети и цели свързани с достъпността, мобилността, развитието и приспособяването на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии на градовете, както и програмирането на ресурсите, предназначени за тяхното реализиране, се осъществява чрез Общинския план за развитие (ОПР), Интегрирания план за градско възстановяване и развитие и Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ)

(2) Планът за устойчива градска мобилност определя:

1. балансираното развитие на всички относими начини на придвижване при насърчаване на преход към по-устойчиви такива
2. определя интегрираният набор от политики, технически, инфраструктурни и ориентирани към поведението мерки за подобряване на постиженията и

ефективност на разходите по темите обществен пътнически транспорт, пешеходно и велосипедно движение, интермодалност, пътна безопасност, улично движение и престой, градско снабдяване, управление на мобилността и интелигентни транспортни системи.

(3) Плановете по ал. 2 се изработват и одобряват заедно с ОПР и ИПГВР на градовете от 1-во, 2-ро и 3-то йерархично ниво в съответствие с Националната концепция за пространствено развитие на България, както и на останалите градове по решение на общинския съвет.

(4) В случаите, когато ОПР или ИПГВР е вече одобрен, плановете по, ал.2 се изработват като самостоятелен проект, който се придружава и от проект за изменение на съответния ОПР или ИПГВР, ако се предлагат различни от него решения.

Чл. 8 (1) Планирането и проектирането на структурата на комуникационно-транспортната система (КТС) на урбанизираните територии се осъществява на три равнища:

1. Общ устройствен план (ОУП) чрез план-схема на комуникационно-транспортната система (ПСКТС) за градовете над 10 000 жители със землищата им и на селищните образувания с национално значение;
2. Подробен устройствен план (ПУП) чрез подробен комуникационно-транспортен план (ПКТП) към подробните устройствени планове на всички урбанизирани територии;
3. Инвестиционен проект (ИП).

Чл. 9 (1) На равнище общ устройствен план, план-схемата на комуникационно-транспортната система (ПСКТС) е неразделна част от цялостния план и се процедира и приема заедно с ОУП.

(2) При наличие на действащ ОУП и обективна необходимост от промяна в частта на ПСКТС, се изработва като изменение на ОУП със специализирани разчети за транспортната комуникация

(3) ПКТП са неразделна част от подробните устройствени планове по чл.110 ал.1 от ЗУТ.

(4) При належаща необходимост от решаване на специфични проблеми на КТС, при което се изменят и други елементи на ПУП, се разработва частично изменение на ПУП.

(5) Инвестиционните проекти за елементи от комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии се изработват на основата на ПУП, като се спазват изискванията на действащата нормативна уредба.

Чл. 10. (1) Планирането на начините на придвижване и ползване на уличната и алейна мрежа, трасетата на обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното движение, велосипедното и автомобилното движение, пространствата и съоръженията за паркирането и гарирането и за обслужването на транспорта се осъществява чрез Генералния план за организация на движението (ГПОД)

(2) Плановете по ал. 1 се изработват и одобряват заедно с ОУП и се изменят в съобразно обхвата на ПУП и ИП като са неразделна част от тях, ако предлагат

различни решения.

Автор: Ангел Буров (05.07.2017 13:45)

Планове за устойчива градска мобилност под шапката на ОУП?

Здравейте,

от страна на Съюза на урбанистите в България, като участници в работната група по експертното обсъждане на проекта на нормативния акт не получихме никаква смислена обратна връзка от съставителите на Наредбата относно изпратените ни становища.

Определено в процеса на работата имаше избирателност и не бяха следвани ясни правила за отразяване на всички становища.

В тази връзка искаме да изразим следното:

- Наредбата продължава да бъде слаба в частта ясни правила относно планирането на транспортно-комуникационната система, която е средство за осигуряване на достъпност и мобилност за гражданите. Общите положения относно инструментите, чрез които тази система се управлява и планира интегрирано (вътрешно за системата и външно спрямо други функционални системи и по-общото земеползване и градоустройство) остават недоразвити. Това на фона на подробните указания за проектиране в наредбата води до небалансиран нормативен документ по отношение на неговото заглавие. Подценяването на планирането като процес и съдържание съобразени с днешните обществени и икономически условия води до изключително тежки последици върху българските градове през последните 25 години.

- Подчертаваме за пореден път недоразумението в текста на наредбата, че Плановите за устойчива градска мобилност (ПУГМ) са подчинени на ОУП въпреки съществуващи съществени различия между двата планови инструмента и недостатъци по отношение на рамката и методите за изготвяне на общите устройствени планове, както и резултатите от тях. ПУГМ са гъвкав и доброволен инструмент, докато ОУП са твърд и задължителен. В самата структура на чл. 8 прави впечатление дългото изброяване на 20 мерки към ПУГМ. Такива и други мерки са развити в ръководствата за ПУГМ разработени на европейско ниво. Предложена е редакция на чл. 7, 8, 9 и 10 с алтернативна обвързаност между ПУГМ и Общинските планове за развитие (ОПР), както и Интегрираните планове за градско възстановяване и развитие (ИПГВР). Изяснена е ролята на отделните видове планове по отношение на мобилността, комуникационно-транспортната система и организацията на движението. Определено има нужда от по-тясно съвместяване на големия набор от планове, но на този етап и чрез изменението на тази наредба това не е постижимо и следва да се предприемат действия и за обединяване с текстовете на Наредба 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата и позициониране на инструмента ГПОД спрямо ПУГМ като взаимодопълващи се или значително припокриващи се. Парадоксално е че организацията на движението се счита за нещо различно от планирането и

проектирането на транспортно-комуникационната система и е отделено в друга наредба на фона на неразвитата част за планирането в тази наредба. Таблица 2 присъстваща в текста на наредбата от изм. и доп. ДВ. бр.70 от 9 Септември 2016г., попр. ДВ. бр.75 от 27 Септември 2016г. би могло да бъде допълнително развита, заедно с други препоръки в едни бъдещи методически насоки за интеграцията между различните планове и програми засягащи устройството на територията и организацията на движението с цел устойчива градска мобилност, както и указания за проектиране на инфраструктурата за велосипедно и пешеходно движение, достъпна и безопасна среда.

Автор: velizar petrov (23.06.2017 12:10)

Предложение за допълнения/регламентиране, свързани с бавен, зелен и здравословен туризъм

Здравейте,

По проект INSIGHTS, съфинансиран по програма Дунав, предвиждаме изграждане на информационен център, свързан с бавния, зелен и здравословен туризъм. В него освен информация е предвидено да се предоставя туристическа услуга за туристи с ескурзовод с 10 броя велосипеди, и определени туристически маршрути, които да обхващат както защитени територии (НАТУРА 2000 - р. Марица), така и археологически, културни и прородоопознавателни маршрути. Не видях да има регламентация за подобни видове центрове, веломаршрути, велопаркинги и всичко свързано с тази дейност. По подобен начин велосипедите биха могли да се заменят с други превозни средства като ховърботи или други електрически устройства. За тях също не видях да има някаква регламентация. Моля да се помисли те също да бъдат включени в наредбата...

История

Начало на обществената консултация - 06.06.2017

Приключване на консултацията - 06.07.2017

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
